

SHIP20080107TussenijdsRisicoRapportering

Wanneer dit rapport invullen? Zolang dat het infrastructuurproject niet gegund is, bevindt het project zich in de voorbereidingsfase.

DOCUMENTINFORMATIE

Duid bij 'Soort rapport' het desbetreffende rapport aan in de keuzelijst. Geef aan of een innovatieve procedure is voorzien. Geef de naam van het project en de projectverantwoordelijke.

Soort rapport	Jaarrapport
Naam project	Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	Neen
Projectverantwoordelijke	<i>ir. Jan Goemaere</i>

Geef aan waar het document is opgeslagen en onder welke naam. Duid de rapporterende entiteit aan in de keuzelijst.

Bestandslocatie	server Oostende van Afdeling Maritieme Toegang,
Bestandsnaam	SHIP20080303JaarrapportRisicoRapportering
Entiteit	Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW

DOCUMENTGESCHIEDENIS

Geef alle voorgaande rapporten (zowel jaarrapporten, halfjaarrapporten als tussenijds rapporten) in chronologische volgorde. Duid het soort rapport aan in de droplist en geef de einddatum van het rapport. Geef bij de projectsituatie de datum van de in het rapport opgenomen projectinformatie.

Projectsituatie	Datum rapport	Soort rapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	ir. Jan Goemaere	Datum	12 februari 2008
	Functie	Projectingenieur		
Documentverantwoordelijke	Naam	ir. Luc Van Damme	Datum	12 februari 2008
	Functie	hoofd Kusthavens		
Validatie door het management	Naam	ir. Freddy Aerts	Datum	21 maart 2008
	Functie	afdelingshoofd		

1. ALGEMEEN

1.1 Probleemomschrijving

Geef een analyse en een evaluatie van de ernst van het probleem, een inschatting bij verdere continuïteit van het beleid en de eventuele samenhang met andere projecten.

Op 9 december 2004 werd het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge voorgesteld aan de minister. Het strategisch plan voor de zeehaven beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte (5jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). Het strategisch plan schetst in dertien kernbeslissingen de globale gewenste en toekomstige ontwikkeling van de zeehaven. De uitvoering van deze kernbeslissingen gebeurt in één of meerdere acties op korte, middellange of lange termijn.

Het streefbeeld van het strategisch plan voorziet een opdeling van het ganse havengebied. Hierbij wordt gesproken over ruimtelijke kamers die naargelang hun ligging en kwaliteiten een andere functie krijgen. Om in de toekomst de meest kansrijke ontwikkelingen te garanderen is een 'verruiming van de voorhaven' noodzakelijk. Het aanbod van de ruimte in de voorhaven is immers zeer beperkt. Om dit te verwezenlijken wordt er gekozen voor de aanleg van een vernieuwd havengebied dat vlot nautisch toegankelijk is, hetzij via een op en toegangsgeul (het inrichtingsalternatief Tijzone) hetzij via een sluis (het inrichtingsalternatief Snelle zeeluis).

Dit project wordt het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) genoemd en omvat het gebied in de noordwestelijke zone van de achterhaven ter hoogte van het bestaande maar verouderde Prins Filipdok en Oud Ferrydok. Gelet op de verwachte ro-ro- en short-sea-shipping-trafieken wordt dit gebied als het ware een deel van de voorhaven.

1.2 Doelstellingen

Geef de strategische doelstellingen van het project en concretiseer deze "SMART" (d.i. specifiek, meetbaar, afgesproken, realistisch en tijdsgebonden) onder de projectdoelstellingen. Refereer naar het document waar de strategische doelstellingen zijn opgenomen.

Strategische doelstellingen	Projectdoelstellingen	Referentie strategische doelstellingen
Investerings in economische poorten en knooppunten: zeehavens	Toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens Verder onderzoek naar het weghalen of vervangen van de Visart-sluis voor de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge	Beleidsnota 2004-2009 - Openbare werken
Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	Verbetering van de nautische toegankelijkheid	Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge - eindrapport - 30/11/2004
Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	Aanwenden van terreinen in het noordelijk deel van de achterhaven	Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge - eindrapport - 30/11/2004

1.3 Alternatieven

Indien er een MKBA beschikbaar is, refereert men naar dit document.

MKBA	Expert	Datum
	Technum nv - Resource Analysis	31/07/2007

Indien er een MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, refereert men naar dit document en duidt men de status van het document aan in de keuzelijst. Daarnaast geeft men in de onderstaande tabel de voorgestelde MER alternatieven.

MER	Expert	Datum	Status
plan-MER	Resource Analysis	15/04/2008	Kennisgeving

Indien er een MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, vermeld hier de voorgestelde MER alternatieven. Indien er geen MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, geef een beknopte omschrijving van de onderzochte alternatieven en geef de samenhang met de strategische doelstellingen aan. Geef bij ieder alternatief de geschatte uitvoeringsperiode, het globale budget, de specifieke gevolgen voor het proces en de betrokken actoren. Vermeld door een eerste inschatting (quick-scan) de belangrijkste risico's verbonden aan het alternatief. Indien men een bepaald alternatief niet verder in overweging neemt, vermeldt men dit bij status inclusief een verantwoording.

Alternatieven	Samenhang met doelstellingen	Geschatte uitvoeringsperiode	Globale budget	Quick - scan van de belangrijkste risico's	Specifieke gevolgen voor het proces	Betrokken actoren	Status en eventuele verantwoording
Tijzone met tunnel	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	444,263,400 EUR	zeer grote milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure aanpassing RUP	MOW, Wegen en Verkeer, MBZ, LNE, NMBS, De Lijn	planMER-procedure wordt opgestart
Snelle sluis met bruggen	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	259,182,467 EUR	matige milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure aanpassing RUP	MOW, Wegen en Verkeer, MBZ, LNE, NMBS, De Lijn	planMER-procedure wordt opgestart
Sluis ter hoogte van de CarCokes-site	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar		grote milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure aanpassing RUP	MOW, Wegen en Verkeer, MBZ, LNE, NMBS, De Lijn	planMER-procedure wordt opgestart

1.4 Projectvoorstel

Geef een kernachtige beschrijving van het gekozen alternatief, de motivatie om dit alternatief te kiezen, de randvoorwaarden en eventuele hypothesen verbonden aan dit alternatief.

Gekozen alternatief	Motivatie	Randvoorwaarden	Hypothesen

Concreet gerelateerde projecten:

Indien dit infrastructuurproject gerelateerd is aan andere projecten, dient men hier de relatie met deze projecten weer te geven. Geef ook de status weer van de gerelateerde projecten (in voorbereiding, in aanbesteding, in uitvoering, ...).

Naam en concrete relatie	Status
Natuurcompensaties Achterhaven Zeebrugge (initiatiefnemer VLM)	In voorbereiding
Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge-Zeebrugge (Initiatiefnemer Infrabel)	In voorbereiding
Opmaak van een streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de AX en de aansluiting met de Kustlaan (Zeebrugge) (initiatiefnemer AWW)	In voorbereiding
Aanleg van de NX (AWV)	In voorbereiding
Herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge (N34) (AWV)	In voorbereiding
Sanering CarCoke Zeebrugge (OVAM)	In uitvoering

1.5 Besluitvormingsproces

Geef per deelfase van het project de belangrijkste beslismomenten weer en duid aan hoe dit opgenomen is in de initiële en herziene planning. Indien de planning is herzien, licht men dit toe. Per deelfase geeft men het 'point of no return' aan en wat de gevolgen (planning of financieel) zijn bij het niet respecteren ervan.

<i>Fase</i>	<i>Beslismomenten</i>	<i>Initiële planning</i>	<i>Herziene planning</i>	<i>Toelichting herziene planning</i>	<i>Point of no return en gevolgen bij het niet respecteren</i>
Initiatiefase	Keuze te onderzoeken alternatieven na openbare kennisgeving startnota	2007			
	Keuze alternatief na planMER-procedure	2008			
Vergunningsfase		2009-2010			
Contracteringsfase		2010			
Realisatiefase		2011-2015			
Exploitatiefase		2016-			

2. RISICOANALYSE

Geef per risicocategorie een omschrijving van de geïnventariseerde risico's met een grote kans op voorkomen en/of een grote impact. Geef per risico de kans op voorkomen en de impact, indien het risico zich voordoet en vermeld het residuair risico dat overblijft na implementatie van een beheersmaatregel. Omschrijf per risico de beheersmaatregelen en wie verantwoordelijk is voor de uitvoering van de beheersmaatregelen.

<i>Risicocategorie</i>	<i>Omschrijving van het risico</i>	<i>Kans op voorkomen</i>	<i>Impact</i>	<i>Beheersmaatregel (BHM)</i>	<i>Residuair risico</i>	<i>Verantwoordelijke BHM</i>	<i>Evaluatie BHM</i>	<i>Noodzakelijke acties (incl. einddatum en actiehouders)</i>
1. Politiek / bestuurlijk								
2. Juridisch / planologisch								
3. Inhoudelijk / organisatorisch								
4. Maatschappelijk / communicatief								
5. Financieel								
6. Technisch								
7. Categorie 7								
8. Categorie 8								
9. Categorie 9								

Algemeen Residuair risico

Geef het algemeen residuair risico weer in de onderstaande kader.

Opmerkingen

De risico-analyse werd nog niet opgestart. Daar uit de MER nog niet duidelijk is welke alternatieven te gronde zullen bestudeerd worden is het niet zinvol al een risicorapportering op te starten. Na de conformverklaring van de plan-MER zal de risicoanalyse van het weerhouden alternatief opgestart worden.

3. FINANCIEEL

3.1 Soort aanbestedingsprocedure

Duid de wijze aan waarop de aanbestedingsprocedure zal verlopen (open of beperkte aanbesteding, open of beperkte offerteaanvraag, onderhandelingsprocedure met of zonder bekendmaking, ...).

Aanbestedingsprocedure:	
Indien dit infrastructuurproject wordt gerealiseerd via een publiek private samenwerking (PPS), worden hier de medefinanciers voor zover bekend toegelicht.	

3.2 Financiële onderbouwing van het projectvoorstel en budgettaire inpassing

Geef per kostentype de raming incl. BTW (indien deze verschuldigd is) weer. Deze ramingen worden verder - op jaarbasis - uitgesplitst over de gehele uitvoeringsperiode. Men dient hierbij het jaar dat raming is gemaakt weergeven en indien deze gewijzigd is, geeft men een reden van de wijziging van de oorspronkelijke raming weer. Het totaal aan vastleggingen van de voorbije jaren wordt in de eerste kolom ingevuld. Voor het huidige begrotingsjaar geeft men het bedrag ingeschreven in het huidige begroting, de basisallocatie en het vastleggingsbedrag. Deze financiële onderbouwing bouwt verder op de financiële informatie die bij de beschrijving van de alternatieven werd opgenomen. Indien een specifieke kost niet in een bepaalde periode voorkomt, vult men 0 euro in. In de kolom 'laatste totale raming' wordt het totaal automatisch gemaakt. In de kolom 'oorspronkelijke totale raming', geeft men het oorspronkelijk geraamd budget. Bij de kolom 'gewijzigde totale raming' geeft men wijzigingen t.o.v. de vorig gerapporteerde raming. Pas op: voor een jaarrapport betreft het de raming uit het vorige jaarrapport en niet het halfjaarrapport.

Indien het een PPS-project is, wordt hier enkel het aandeel van het Vlaamse Gewest opgenomen dat rechtstreeks in het project wordt geïnvesteerd.

Aard van de kosten		Totaal aan vastleggingen van de vorige jaren	BA jaar 2007	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2007	Vastlegging in 2007	Jaar van de raming	Reden van de herziening van de raming	Laatste raming noodzakelijk budget 2008	Laatste raming noodzakelijk budget 2009	Laatste raming noodzakelijk budget 2010	Laatste raming noodzakelijk budget 2011 en later	Laatste totale raming	Oorspronkelijke totale raming	Gewijzigde totale raming
Studiekosten <i>incl. BTW in €</i>	Milieustudies		364F7370	250.000,00 €	371.847,52 €	2006						250.000,00 €		
	Ruimtelijke studies											0,00 €		
	Technische studies	90.690,71 €	364F7370	19.299,50 €	19.299,50 €			250.000,00 €				359.990,21 €		
	Advieskosten											0,00 €		
	Veiligheidsstudies											0,00 €		
	Risicomanagement											0,00 €		
	Overige											0,00 €		
Onteigeningskosten <i>incl. BTW in €</i>												0,00 €		
Uitvoeringskosten <i>incl. BTW in €</i>	Fase 1									75.000.000,00 €	225.000.000,00 €	300.000.000,00 €		
	...											0,00 €		
	...											0,00 €		
	...											0,00 €		
Exploitatiekosten en onderhoudskosten <i>incl. BTW in €</i>												0,00 €		
Overige <i>incl. BTW in €</i>												0,00 €		
TOTAAL <i>incl. BTW in €</i>		90.690,71 €		269.299,50 €	391.147,02 €			250.000,00 €	0,00 €	75.000.000,00 €	225.000.000,00 €	300.609.990,21 €	0,00 €	0,00 €

De onderhoudskosten van de verschillende projectalternatieven werden niet in detail ingeschat. Daarom werd een vast percentage van de investeringskost als onderhoudskost gehanteerd. Conform eerder uitgevoerd KBA's voor haveninvesteringen in Vlaanderen wordt 1% van de investeringskosten als jaarlijkse onderhoudskost aangenomen. Onderhoudskosten beginnen te lopen vanaf 2015.

Aandeel van het Vlaams Gewest (in %) in de totale kostprijs van het project

Geef hier in deze kader het aandeel van het Vlaamse Gewest (in %) in de totale kostprijs van het project. (Dit kan gaan om een PPS, subsidies, ...)

De studiekosten vallen 100% ten laste van het Vlaams Gewest. De investeringskosten zullen verdeeld worden tussen Vlaams Gewest en MBZ conform het havendecreet. Een verdeling van de kosten kon nog niet worden opgemaakt daar er nog geen uitvoeringsalternatief gekozen werd. De in de tabel opgenomen kosten zijn dus de uitvoeringskosten.

Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse

Indien er een MKBA in het kader van dit project werd uitgevoerd, geef hier de conclusies uit het rapport van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (maximaal 1 pagina).

Conclusie op basis van de gekwantificeerde effecten
Zowel vanuit een internationaal als vanuit een nationaal standpunt blijkt het project maatschappelijk wenselijk: de interne rendementsvoet (IRV) overschrijdt voor alle projectalternatieven de risicovrije discontovoet van 4%, zowel vanuit nationaal als vanuit internationaal perspectief.
De voornaamste bijdrage tot dit resultaat komt in het internationaal standpunt van de transportbaten en van de vermeden netwerkkosten en externe kosten van het achterlandvervoer.
In het nationale standpunt dragen ook de havenontvangsten en de werkgelegenheidsbaten bij tot een positieve netto contante waarde. De transportbaten zijn beperkter aangezien naar verwachting slechts een deel van de baten effectief bij nationale actoren terechtkomt.
De werkgelegenheidsbaten maken een belangrijk deel uit van de baten vanuit het nationaal standpunt. Het gros hiervan vloeit terug naar de overheden in de vorm van belastingsontvangsten en uitgespaarde werkloosheidsvergoedingen. Vanuit het nationaal standpunt zijn de negatieve netwerkeffecten (congestie) en de externe kosten van het achterlandvervoer aanzienlijk. Vergelijken we de projectalternatieven onderling dan blijkt dat vanuit internationaal standpunt het projectalternatief Tijzone met tunnel de hoogste netto contante waarde heeft en dus de voorkeur verdient in een situatie zonder budgetrestricties. Het alternatief Snelle sluis met bruggen scoort het beste op gebied van opbrengstratio en is dus te verkiezen indien het project onderhevig is aan budgettaire beperkingen.
Vanuit nationaal standpunt blijkt dat projectalternatief snelle sluis met bruggen zowel de hoogste Netto Actuele Waarde als de hoogste opbrengstratio heeft.
De resultaten van de risicoanalyse tonen aan dat de analyse vanuit internationaal standpunt zeer robuust is. De kans dat het project vanuit deze optie een negatieve NAW genereert is in alle alternatieven kleiner dan 6%. Het alternatief Snelle sluis met bruggen, dat met relatief beperkte investeringen gepaard gaat, blijkt hier het minst risicovol (kans op negatieve NAW wordt op 0% ingeschat).
Vanuit nationaal standpunt lijkt het project in zijn verschillende alternatieven aanzienlijk risicovoller. Belangrijke risico's vanuit nationale optiek vormen de inschatting van de werkgelegenheidsbaten, de gehanteerde inschatting van de helling van de vraagfunctie voor roro-vracht en de trafiekgroei aannames voor de roro-trafiek. Met name de mogelijke werkgelegenheidseffecten dienen uitgebreider onderzocht en onderbouwd te worden.

Conclusie op basis van kwalitatieve beschouwingen
Verschillende kwalitatieve effecten die zich kunnen voordoen in de verschillende projectalternatieven konden niet gekwantificeerd worden. Zij kunnen evenwel van belang geacht worden in de besluitvorming. Wij sommen hieronder de voornaamste kwalitatieve beschouwingen op.
Voor het projectalternatief Tijzone: • In het shortsea roro verkeer staat Zeebrugge in concurrentie met havens als Oostende, Vlissingen, Dunkerque, Calais, alle havens waar het roroverkeer wordt behandeld in een tijzone omdat deze sector het passeren van een sluis als zeer hinderlijk en minder 1 Samenvatting voor de beleidsvoerder 5 betrouwbaar ondervindt. Dit gepercipieerde verschil in kwaliteit en de betrouwbaarheid van de terminals werd niet meegenomen bij de batenbepaling.

De tijzone scoort op dit aspect beter dan de snelle sluis:
• Er doen zich in het segment van de roro-sector duidelijk piekmomenten voor die vnl. geïnspireerd zijn op de aanvangsuren van de havenarbeid. De vaarschema's van de schepen worden hierop afgestemd. Een tijzone kan deze piekmomenten veel beter opvangen dan een sluis.
• De tijzone kan schepen met Panamax dimensies tijafhankelijk accommoderen. In projectalternatief Snelle sluis is dit niet het geval. Bij een eventuele schaalvergroting in de roro-vaart speelt dit in het nadeel van de Snelle sluis.

Voor het projectalternatief Snelle sluis:
• De snelle sluis zorgt ook voor een positieve impact op de aanlooptijden van andere trafieken naar de Oostelijke achterhaven (stukgoed, andere roro dan ferryverkeer, bulk.) De tijzone heeft hier weinig impact op.
• In het projectalternatief Snelle sluis kunnen de terminals in de Oostelijke achterhaven beter benut worden dan in projectalternatief Tijzone. In dit laatste alternatief leidt de capaciteitsbeperking van de P. Vandammesluis er volgens onze berekeningen toe dat de voorziene terreinen voor autotrafieken alvast niet volledig zullen ingevuld worden.
• In tegenstelling tot het projectalternatief Tijzone waar de impact op binnenvaart positief is voor trafieken uit de voorhaven en negatief voor trafieken vanuit de oostelijke achterhaven is de impact van de Snelle sluis voor beide binnenvaarttrafieken neutraal of positief.

Impact op de prioriteitsstelling binnen de begroting, invloed op de begroting van andere beleidsdomeinen en invloed op derden.

Geef aan wat de prioriteitstelling binnen de begroting zal zijn en of dit project een invloed zal hebben op de begroting van andere beleidsdomeinen of op derden.

Begroting heeft impact op begroting aWW, De Lijn, Infrabel, MBZ

Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

Omschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.

Nog geen afspraken hieromtrent gemaakt

4. PLANNING

4.1 Algemene planning en mijlpalen

Geef per deelfase van het project de aanvangsdatum en de vermoedelijke einddatum aan. De planning opgenomen in de laatste rapportering wordt opgenomen in de kolom 'Gewijzigde planning', indien er ondertussen wijzigingen zijn gebeurd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Alle nieuwe herzieningen van gewijzigde planning worden opgenomen in 'Nieuwe herziening'. Voorzie steeds een reden van de herziening. Bij 'oorspronkelijk' geeft men de planning uit de allereerste rapportering bij de voorbereiding van het project weer.

Fasen	Oorspronkelijk	Gewijzigde planning	Nieuwe herziening	Reden herziening
1. Initiatiefase (algemene voorbereiding en studie van het project)				
Aanvangsdatum	1/1/2006			
Einddatum	30/6/2009			
2. Vergunningsfase				
Aanvangsdatum	1/7/2009			
Einddatum	30/6/2010			
3. Contracteringsfase (aanbesteding)				
Aanvangsdatum	30/6/2010			
Einddatum	31/12/2010			
4. Realisatiefase				
Aanvangsdatum	1/1/2011			
Einddatum	31/12/2015			
5. Exploitatiefase				
Aanvangsdatum	1/1/2016			

4.2 Afgesproken tussentijdse evaluaties

Indien er extra tussentijdse evaluaties (bijvoorbeeld kwartaalrapportages) zijn gevraagd door de Vlaamse minister bevoegd voor de openbare werken of door het Vlaams Parlement, geeft men de datum van de gegeven projectsituatie, de einddatum van de rapportering en voor wie de rapportering bestemd is.

Projectsituatie	Voor wie bestemd	Einddatum rapport

4.3 Resultaten van de tussentijdse evaluaties

Indien dit een Jaarrapport is, dient men hier per tussentijdse evaluatie, op een zeer beknopte wijze de belangrijkste resultaten van de tussentijdse evaluaties te vermelden.

Projectsituatie	Resultaten tussentijdse evaluaties
...	

5. ADVIEZEN

5.1 Financieel advies

Voor ieder project dient men verplicht een advies te vragen met betrekking tot de financiële onderbouwing van het projectvoorstel. Geef de datum van het rapport van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies is gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies. Refereer ook naar het betreffende rapport.

Nr	Datum rapport	Expert	Onderwerp en conclusies	Verwijzing rapport
1	31/07/2007	Tecnum nv - Resource-analysis	Maatschappelijke kostenbatenanalyse van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge	
2				

5.2 Juridisch advies met betrekking tot Wetgeving overheidsopdrachten

Geef het onderwerp en de belangrijkste conclusies van het juridisch advies met betrekking tot de Wetgeving inzake overheidsopdrachten in het kader van dit project. Geef de datum van het rapport, de adviserende jurist en een referentie naar het rapport.

Nr	Datum rapport	Expert	Onderwerp en conclusies	Verwijzing rapport
1				
2				

5.3 Overige adviezen extern aan het project (second opinion)

Uit de risico analyse kan blijken dat het aangewezen is om voor andere aspecten van het project een "second opinion" te vragen van een deskundige, die onafhankelijk is van het project. Geef de datum van het rapport van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies is gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies. Refereer ook naar het betreffende rapport.

Nr	Datum	Expert	Onderwerp en conclusie	Verwijzing risicoanalyse	Verwijzing rapport
1					
2					

5.4 Adviezen uitgebracht tijdens het projectproces

Indien er adviezen zijn gegeven tijdens een werkgroep of stuurgroep worden het onderwerp en de belangrijkste conclusies hier gegeven. Bij expert vult men dan bv werkgroep of stuurgroep in. Geef ook de datum van het rapport en een verwijzing naar het rapport.

Nr	Datum	Expert	Onderwerp en conclusie	Verwijzing rapport
1	16 februari 2004	Ad Hoc Werkgroep aan de stuurgroep van het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge	Afweging van de inrichtingsalternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject	
2				

6. VRAGEN VAN DE LEDEN VAN HET VLAAMS PARLEMENT

Indien er gedurende het jaar waarover gerapporteerd wordt specifieke vragen door de leden van het Vlaams Parlement omtrent dit project zijn gesteld, geef dan hieronder deze informatie weer.

Voor oudere vragen wordt verwezen naar voorgaande rapportages.

Vraagnr.	Aan wie gericht	Vraagsteller	Datum vraag	Vraag	Status antwoord
572	Minister	Jan Peumans	23 juli 2007	Voor de tweede sluis in de Waaslandhaven en het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) in de haven van Zeebrugge kondigde de minister MKBA's aan, waarbij hij "er zal op toezien dat in beide reeds gestarte studies de standaardmethodiek MKBA maximaal wordt gehanteerd." a) In hoeverre is men hierin geslaagd, b) en in hoeverre zal men anderzijds elementen van de MKBA's van deze projecten overnemen in de standaardmethodiek? c) Kan de minister deze MKBA's aan het parlement bezorgen?"	Antwoord beschikbaar

7. INTERNE CONTROLE

7.1 Rapport met betrekking tot interne controle

Geef aan wie de interne controle heeft uitgevoerd en de datum van het rapport.

	Naam	Functie	Datum
Opgemaakt door:	Piet Hemelaer	Directe ondersteuning	3 maart 2008

7.2 Specifieke bevindingen met betrekking tot:

Deze specifieke bevindingen kunnen ingevuld worden aan de hand van het document Interne Controle Indicatoren.

a) de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses.

Risicoanalyse werd nog niet aangevat

b) het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing.

Er werd nog geen beslissing genomen over hoe het project zal gefinancierd worden. De huidige kredieten op de DAB VIF, noch deze op de reguliere begroting, noch middelen uit het FFEU volstaan om dit project te financieren. De benodigde kredieten voor de uitvoeringskosten dienen vanaf 2010 bovenop de bestaande kredieten voorzien te worden.

c) de toereikendheid van de projectorganisatie

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot de toereikendheid van de projectorganisatie.

Op basis van de beschikbare informatie is er geen reden om te twijfelen aan de toereikendheid van de projectorganisatie. Wel dient de bemerking gemaakt te worden dat een systeem van risicobeheer voor grote infrastructuurprojecten en de bijhorende rapportage een nieuw gegeven is binnen de organisatie.

d) de volledigheid, actualiteit, begrijpbaarheid en accuraatheid van de informatie

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot de volledigheid en actualiteit van de informatie in dit rapport.

Gelet op het huidige stadium van het project is de door de projectverantwoordelijke ter beschikking gestelde informatie voldoende. Het nulalternatief wordt niet besproken. Dit alternatief omvat de ingrepen welke behoren tot het vastgelegde beleid, maar die door het bestudeerde project zullen worden vervangen. Hiernaast omvat dit ook de ingrepen welke nog niet besloten zijn maar met hoge waarschijnlijkheid zullen uitgevoerd worden indien het project niet doorgaat.

Algemene conclusie met betrekking tot het Interne Controle systeem

Binnen de afdeling Maritiem Toegang dient nog een Intern Controle Systeem ontwikkeld te worden. Voor deze rapportage werd de Interne Controle uitgevoerd door een beperkt team van ervaren beleidsmedewerkers binnen de afdeling.

8. CONCLUSIES

Beschrijf hier de stand van zaken voor ieder van de onderstaande rubrieken. Neem hier enkel de belangrijkste algemene conclusies op.

8.1 Risicoanalyse

Nog niet uitgevoerd

8.2 Financieel

Op basis van de MKBA SHIP is een eerste raming opgemaakt. De totale kost wordt geraamd op 300.000.000 EUR. In het kader van de plan-MER, haalbaarheidsstudie wordt nog een gedetailleerde kostenraming opgemaakt. De raming zal nog verder gedetailleerd worden.

8.3 Planning

Op basis van de MKBA SHIP werd een eerste planning opgemaakt. Deze planning gaat er van uit dat de werken tegen 2015 uitgevoerd zijn. Momenteel is een procedurehandboek in opmaak. De planning zal hierdoor nog verder geconcretiseerd worden.

8.4 Adviezen